

- For more records, click the Records link at page end.
- To change the format of selected records, select format and click **Display Selected**.
- To print/save clean copies of selected records from browser click **Print/Save Selected**.
- To have records sent as hardcopy or via email, click **Send Results**.

☒ Select All

☒ Clear Selections




Format

Long

1. ☐ 5/34/1

009557508

WPI Acc No: 93-251055/199332

Regular and controlled stoichiometric application of ammonia in catalytic converter - to reduce commercial vehicle diesel engine nitric oxide gas emissions

Patent Assignee: BASF AG (BADI ); MERCEDES-BENZ AG (DAIM )

Inventor: DAUDEL H; GAERTNER U; MORSBACH B

Number of Countries: 005; Number of Patents: 005

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Main IPC	Week
EP 554766	A1	19930811	EP 93101156	A	19930127	B01D-053/36	199332 B
US 6004524	A	19991221	US 9314407	A	19930205	B01J-008/00	200006 N
DE 4203219	A1	19930812	DE 4203219	A	19920205	B01D-053/36	199333
EP 554766	B1	19960327	EP 93101156	A	19930127	B01D-053/56	199617
DE 59301999	G	19960502	DE 501999	A	19930127	B01D-053/56	199623
			EP 93101156	A	19930127		

Priority Applications (No Type Date): DE 4203219 A 19920205; US 9314407 A 19930205

Cited Patents: 03 33779300; 03 61502100; 03 72157200; 03 74067500; 00 27776500 ; 00 51585700; 8300057

Patent Details:

Patent	Kind	Lan	Pg	Filing	Notes	Application	Patent
EP 554766	A1	G	8				

Designated States (Regional): DE FR GB IT

DE 4203219 A1 3

EP 554766 B1 G

Designated States (Regional): DE FR GB IT

DE 59301999 G Based on

EP 554766

Abstract (Basic): EP 554766 A

In a process for the selective catalytic redn. of nitric oxide from diesel exhaust gases using the regular over-stoichiometric addition of NH<sub>3</sub> or substances which release NH<sub>3</sub>, the novelty is that the regular over-stoichiometric addn. of NH<sub>3</sub> is interrupted after the start-up when the NH<sub>3</sub> stored in the catalytic converter has reached a given threshold; that the threshold is set in accordance with the catalytic converter's properties and vol.; that the quantity of NH<sub>3</sub> used at each stage is established by the difference between the dosed vol. of NH<sub>3</sub> and the vol. of NO<sub>x</sub> sepd. which is determined by the NO<sub>x</sub> concn. in the exhaust gas and the average deg. of sepn. that the addn. of NH<sub>3</sub> only resumes when the quantity of NH<sub>3</sub> in the catalytic converter calculated by the same method has reached a lower threshold value; and that the regular addition and interruption of the supply of NH<sub>3</sub> continues until the NH<sub>3</sub> stored in the catalytic converter has been consumed by the reaction to complete one entire cycle of NH<sub>3</sub> use.

USE/ADVANTAGE - The process reduces nitric oxide emissions from diesel engines. The process is suitable for use in commerical vehicles.  
Dwg. 0/0

Abstract (Equivalent): EP 554766 B

A process for selective catalytic reduction of nitrogen oxides from exhaust gases, preferably those from diesel engines in vehicles, using

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

pulsed superstoichiometric addition of NH<sub>3</sub> or NH<sub>3</sub>-releasing substances, which comprises controlling the pulsed superstoichiometric addition of NH<sub>3</sub> in such a way that, after it has started, the addition is interrupted again only when the amount of NH<sub>3</sub> in such a way that, after it has started, the addition is interrupted again only when the amount of NH<sub>3</sub> stored in the catalyst has reached a specific upper threshold value with is predetermined in accordance with the catalyst properties and the catalyst volume, the amount of NH<sub>3</sub> stored being calculated from the difference between the metered amount of NH<sub>3</sub> and the amount of NO<sub>x</sub> separated off, which is determined from the NO<sub>x</sub> concentration in the exhaust gas and the average degree of separation, and the addition of NH<sub>3</sub> is resumed only when the amount of NH<sub>3</sub> stored in the catalyst, which is determined in the same way, has reached a predetermined lower threshold value, this pulsed addition of NH<sub>3</sub> being interrupted after a predetermined number of cycles until the amount of NH<sub>3</sub> stored in the catalyst which is determined in the manner described, has completely or at least substantially reacted, this completing one entire cycle of the pulsed addition of NH<sub>3</sub>.

Dwg.0/0

Derwent Class: E35; E36; H06; J04

International Patent Class (Main): B01D-053/36; B01D-053/56; B01J-008/00

International Patent Class (Additional): F01N-003/20

DERWENT WPI (Dialog® File 351): (c) 2000 Derwent Info Ltd. All rights reserved.

✓ Select All

✗ Clear Selections

Print/Save Selected

Send Results

Display Selected

Format

Long

© 2000 The Dialog Corporation plc

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) Veröffentlichungsnummer: **0 554 766 A1**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: **93101156.3**

(51) Int. Cl.<sup>5</sup>: **B01D 53/36**

(22) Anmeldetag: **27.01.93**

(30) Priorität: **05.02.92 DE 4203219**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
**11.08.93 Patentblatt 93/32**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**DE FR GB IT**

(71) Anmelder: **BASF Aktiengesellschaft**  
**Carl-Bosch-Strasse 38**  
**W-6700 Ludwigshafen(DE)**  
Anmelder: **MERCEDES-BENZ AG**  
**Mercedesstrasse 136**  
**W-7000 Stuttgart 60(DE)**

(72) Erfinder: **Morsbach, Bernd**  
**Utestrasse 22**  
**W-6700 Ludwigshafen(DE)**  
Erfinder: **Daudel, Helmut**  
**Krebsgaessle 14**  
**W-7060 Schorndorf(DE)**  
Erfinder: **Gaertner, Uwe**  
**Ziegeleistrasse 14**  
**W-7056 Weinstadt(DE)**

(54) **Verfahren zur Stickoxidsminderung in Abgasen durch gesteuerte NH<sub>3</sub>-Zugabe.**

(57) Verfahren zur selektiven katalytischen Reduktion von Stickoxiden aus Abgasen, vorzugsweise aus Abgasen von Kraftfahrzeugdieselmotoren unter getakteter überstöchiometrischer Zugabe von NH<sub>3</sub> oder NH<sub>3</sub>-freisetzenden Stoffen, wobei die getaktete überstöchiometrische NH<sub>3</sub>-Zugabe in der Weise gesteuert wird, daß die Zugabe nach ihrem Start erst dann wieder unterbrochen wird, wenn die im Katalysator gespeicherte NH<sub>3</sub>-Menge einen bestimmten, entsprechend den Katalysatoreigenschaften und dem Katalysatorvolumen vorgegebenen, oberen Schwellenwert erreicht hat, wobei die gespeicherte NH<sub>3</sub>-Menge aus der Differenz zwischen der dosierten NH<sub>3</sub>-Menge und der abgeschiedenen NO<sub>x</sub>-Menge, bestimmt aus der NO<sub>x</sub>-Konzentration im Abgas und dem durchschnittlichen Abscheidegrad, berechnet wird und die NH<sub>3</sub>-Zugabe erst wieder erneut einsetzt, wenn die in gleicher Weise bestimmte, im Katalysator gespeicherte NH<sub>3</sub>-Menge einen vorgegebenen unteren Schwellenwert erreicht hat, wobei diese getaktete NH<sub>3</sub>-Zugabe nach einer vorbestimmten Anzahl von Zyklen so lange unterbrochen wird, bis die, auf die beschriebene Weise bestimmte, im Katalysator gespeicherte NH<sub>3</sub>-Menge vollständig abrea-

giert ist, womit ein Gesamtzyklus der getakteten NH<sub>3</sub>-Zugabe abgeschlossen ist.

EP 0 554 766 A1

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur selektiven katalytischen Reduktion von Stickoxiden aus Abgasen, vorzugsweise aus Abgasen von Kraftfahrzeugdi s Imotoren unter getakteter überstöchiometrischer Zugabe von  $\text{NH}_3$  oder  $\text{NH}_3$ -freisetzenden Stoffen.

Die Stickoxidemissionen in den modernen Industriestaaten werden durch die Emittenten, Verkehr, fossil befeuerte Kraftwerke und Industrieanlagen bestimmt. Während die Kraftwerks- und Industriemissionen durch den Bau entsprechender Abgasreinigungsanlagen zurückgehen, tritt der Anteil des Verkehrs immer mehr in den Vordergrund. Daneben sind Minderungsmaßnahmen an kleineren Gasquellen und der Betrieb bei Temperaturen zwischen  $100^\circ\text{C}$  und  $300^\circ\text{C}$  zunehmend von Bedeutung.

Beim Benzinmotor können die Stickoxide auf bekannte Weise durch einen Drei-Wege-Katalysator bei stöchiometrischer Fahrweise reduziert werden, wobei die unverbrannten bzw. teiloxidierten Komponenten des Abgases als Reduktionsmittel für die gebildeten Stickoxide idealerweise im stöchiometrischen Verhältnis zur Verfügung stehen.

Beim gemischgeregelten Dieselmotor ist diese Art der Stickoxidminderung durch die prinzipbedingt überstöchiometrische Fahrweise nicht möglich. Andererseits haben die Stickoxidemissionen aus Dieselmotoren, insbesondere aus den im Nutzfahrzeugbereich dominierenden verbrauchsgünstigen Direkteinspritzern einen hohen Anteil an den Gesamtemissionen.

Aus der DE 24 58 888 ist ein Katalysator bekannt, mit dem Stickoxide unter Zusatz von  $\text{NH}_3$  als Reduktionsmittel selektiv zu Stickstoff und Wasser umgesetzt werden. Dieser Katalysator wird in großem Umfang eingesetzt in einem Verfahren zur Stickoxidminderung von Kraftwerksabgasen, bei dem dem Rauchgas, bezogen auf den gewünschten Umsatz,  $\text{NH}_3$  im stöchiometrischen Verhältnis kontinuierlich zugegeben wird.

Dieses Verfahren ist in zahlreichen Veröffentlichungen beschrieben. Zur Regelung der  $\text{NH}_3$ -Dosierung ist bei diesem Verfahren eine Messung der  $\text{NO}_x$ -Eintritts- und Austrittskonzentration neben der Bestimmung der Rauchgasmenge erforderlich.

Diese Regelung hat sich bei dem im Kraftwerksbereich auftretenden langsamen Abgasmengen- und  $\text{NO}_x$ -Konzentrationsänderungen als vorteilhaft erwiesen, ist jedoch für die außerordentlich starken und schnellen Mengen- und Konzentrationsänderungen, wie sie im Betrieb eines Nutzfahrzeugdieselmotors auftreten, aufgrund der großen Zeitkonstanten der Regelung ungeeignet. Weiterhin führt diese Regelung im Bereich niedriger Temperaturen ( $100^\circ\text{C}$  bis  $300^\circ\text{C}$ ) zu einer schlechten Ausnutzung des Katalysatormaterials, wodurch sehr große Katalysa-

torvolumina erforderlich sind.

In der Zeitschrift "Chemical Engineering Science", Jahrgang 43, 1988, Nr. 8, Seiten 2073 bis 2078, Artikel "Extended Reactor Concept for Dynamic Denox Design", wird dargestellt, daß eine adsorptive Beladung des Katalysators mit  $\text{NH}_3$  unter anschließender Arbeitsphase, in der das adsorbierte  $\text{NH}_3$  mit dem  $\text{NO}_x$  des zu behandelnden Gases abreagiert, von Vorteil ist. Bei dieser Betriebsweise sind aufgrund der Vorbeladung des Katalysators mit  $\text{NH}_3$  starke Schwankungen von Abgasmenge und  $\text{NO}_x$ -Konzentration kein Problem. Nachteil dieses Verfahrens ist jedoch, daß die Durchströmungsrichtung durch den Katalysator periodisch umgekehrt werden muß, um einen definierten Beladungszustand des Katalysators zu erhalten.

Diesen Nachteil umgeht eine Regelung der  $\text{NH}_3$ -Dosierung, wie sie in der DE 38 25 206 beschrieben ist. Diese Regelung sieht eine getaktete überstöchiometrische Zudosierung des Reduktionsmittels  $\text{NH}_3$  ohne Strömungsumkehr vor, erreicht jedoch in der beschriebenen Betriebsweise keinen definierten Beladungszustand des Katalysators, der für eine hohe  $\text{NO}_x$ -Abscheideleistung des Katalysators bei Betrieb mit starken Schwankungen der Abgasmenge und der  $\text{NO}_x$ -Konzentration im Abgas aber auch bei niedrigen Betriebstemperaturen erforderlich ist; ein Mangel, der auch durch die Messung beider  $\text{NO}_x$ -Konzentrationen nicht ausgeglichen werden kann.

Die Nachteile dieser beiden beschriebenen Verfahren, periodische Strömungsumkehr bzw. undefinierter Beladungszustand des Katalysators machen den Einsatz derselben im Nutzfahrzeugbereich unpraktikabel.

Es stellte sich daher die Aufgabe, die Stickoxidemissionen von Kraftfahrzeugdieselmotoren zu mindern.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß die getaktete überstöchiometrische  $\text{NH}_3$ -Zugabe in der Weise gesteuert wird, daß die Zugabe nach ihrem Start erst dann wieder unterbrochen wird, wenn die im Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge einen bestimmten, entsprechend den Katalysatoreigenschaften und dem Katalysatorvolumen vorgegebenen, oberen Schwellenwert erreicht hat, wobei die gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge aus der Differenz zwischen der dosierten  $\text{NH}_3$ -Menge und der abgeschiedenen  $\text{NO}_x$ -Menge, bestimmt aus der  $\text{NO}_x$ -Konzentration im Abgas und dem durchschnittlichen Abscheidegrad, berechnet wird und die  $\text{NH}_3$ -Zugabe erst wieder erneut einsetzt, wenn die in gleicher Weise bestimmte, im Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge einen vorgegebenen unteren Schwellenwert erreicht hat, wobei diese getaktete  $\text{NH}_3$ -Zugabe nach einer vorbestimmten Anzahl von Zyklen so lange unterbrochen wird, bis die, auf die beschriebene Weise bestimmte, im

Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge vollständig abreagiert ist, womit ein Gesamtzyklus der getakten  $\text{NH}_3$ -Zugabe abgeschlossen ist.

Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren wird der Katalysator in einer Beladungsphase durch überstöchiometrische Zugabe von  $\text{NH}_3$  mit  $\text{NH}_3$  beladen. Durch diese Beladung bildet sich im Katalysator eine relativ steile  $\text{NH}_3$ -Adsorptionsfront aus, wie umfangreiche Untersuchungen gezeigt haben. Mit dem Fortschreiten dieser Adsorptionsfront im Katalysator nimmt die im Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge zu, und die sich als Differenz zwischen der zugegebenen und der mit  $\text{NO}_x$  abreagierten Menge berechnen läßt. Die Zugabe von  $\text{NH}_3$  wird abgeschaltet, wenn die im Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge einen Wert erreicht hat, bei dem die Adsorptionsfront gerade so weit fortgeschritten ist, daß die zugehörige  $\text{NH}_3$ -Konzentration in der Gasphase im dahinterliegenden Teil des Katalysators durch Adsorption und Reaktion so abgesenkt wird, daß am Austritt des Katalysators keine unzulässigen Restkonzentrationen an  $\text{NH}_3$  auftreten.

Diese  $\text{NH}_3$ -Menge ist durch Versuche oder reaktionskinetische Betrachtungen im einzelnen Anwendungsfall zu ermitteln und kann als fester Wert oder als Kennfeld in Abhängigkeit verschiedener Betriebsparameter festgelegt werden. Die dem Katalysator in einem Zyklus, d.h. in der Beladephase und der sich anschließenden Abreaktionsphase ohne  $\text{NH}_3$ -Zugabe vom Dieselmotor zugeführte  $\text{NO}_x$ -Menge läßt sich aus den Motorbetriebsdaten Drehzahl und Regelstangenweg oder anderen Betriebsparametern unter Zuhilfenahme des bekannten Motorkennfeldes über die Zeit näherungsweise aufintegrieren. Für andere Abgasquellen sind im allgemeinen ähnliche näherungsweise Berechnungen anhand relevanter Parameter möglich.

Aus dieser  $\text{NO}_x$ -Menge im Abgas läßt sich mit Hilfe eines mittleren Abscheidegrades die abreagierte  $\text{NH}_3$ -Menge bestimmen, so daß als Differenz zu der zugegebenen  $\text{NH}_3$ -Menge eine kontinuierliche Berechnung der im Katalysator gespeicherten  $\text{NH}_3$ -Menge möglich ist. Diese Berechnung läßt sich durch die Einbeziehung eines Kennfeldes des Abscheidegrades, welches die Abhängigkeit von den hauptsächlichen Parametern Drehzahl oder Abgasmenge,  $\text{NO}_x$  im Abgas, Katalysatortemperatur und  $\text{NH}_3$ -Beladung darstellt, noch verfeinern.

Wenn diese mitlaufend berechnete, gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge in der Abreaktionsphase einen vorgegebenen unteren Schwellenwert unterschritten hat, ist der erste Einzelzyklus beendet und der nächste Einzelzyklus wird in gleicher Weise durch erneute  $\text{NH}_3$ -Zugabe begonnen.

Da die gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge nur indirekt errechnet und nicht durch eine Messung kontrolliert wird, ergibt sich zwangsläufig eine Diskrepanz zwischen errechneter und tatsächlich gespeicherter

$\text{NH}_3$ -Menge, die natürlicherweise mit jedem Einzelzyklus größer wird und entweder zu einer zu geringen Beladung mit zu geringen Abscheidegraden führt oder zu einer zu hohen Beladung mit einem Durchbruch von unreaktiertem  $\text{NH}_3$ . Dieses Problem wird unter Umgehung einer Konzentrationsmessung erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß nach einer vorgegebenen Anzahl von Einzelzyklen durch Abschaltung der  $\text{NH}_3$ -Zugabe die im Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge durch Reaktion mit  $\text{NO}_x$  vollständig oder zumindest weitgehend aufgebraucht wird, wodurch wiederum ein definierter Beladungszustand erreicht wird. Diese Entladungsphase muß über den Zeitpunkt hinaus erfolgen, an dem rechnerisch kein  $\text{NH}_3$  oder nur noch eine insgesamt vernachlässigbare Menge im Katalysator gespeichert ist, um die Differenzen zwischen errechnetem und tatsächlichem Beladungszustand des Katalysators abzugleichen, bevor mit der erneuten  $\text{NH}_3$ -Zugabe ein neuer Gesamtzyklus beginnt.

Diese Steuerung der  $\text{NH}_3$ -Zugabe kann erfindungsgemäß weiterhin verbessert werden, wenn hinter dem Katalysator eine Messung der  $\text{NO}_x$ -Konzentration, beispielsweise als Emissionsmeßstelle, zur Verfügung steht, oder mit vertretbarem Aufwand installiert werden kann. Der am Ende eines Gesamtzykluses angestrebte definierte Beladungszustand des Katalysators kann in diesem Fall anstatt durch vollständiges Abreagieren des gespeicherten  $\text{NH}_3$  mit  $\text{NO}_x$  auch durch den Abfall der  $\text{NO}_x$ -Abscheidung auf ein vorgegebenes Niveau bestimmt werden, was ebenfalls einem definierten Beladungszustand entspricht. Daraus ergibt sich erfindungsgemäß der Vorteil, daß die Entladungsphase beendet wird und die  $\text{NH}_3$ -Zugabe wieder einsetzen kann bevor die  $\text{NO}_x$ -Abscheidung ganz zurückgeht, was unvermeidlich ist, wenn das gespeicherte  $\text{NH}_3$  vollständig abreagiert. Auf diese Weise läßt sich eine deutliche Steigerung des mittleren Abscheidegrades erreichen.

Das vorgegebene Niveau der  $\text{NO}_x$ -Abscheidung, das das Ende der Entladungsphase definiert, kann entweder als eine bestimmte  $\text{NO}_x$ -Konzentration hinter dem Katalysator oder als ein bestimmter Abscheidegrad oder auch unter Zuhilfenahme des beschriebenen Abscheidungskennfeldes als bestimmter  $\text{NH}_3$ -Beladungszustand definiert werden.

Weiterhin ist es erfindungsgemäß möglich, die über einen Gesamtzyklus gemessene  $\text{NO}_x$ -Konzentration hinter dem Katalysator und die zudosierte  $\text{NH}_3$ -Menge aufzuintegrieren und mit Hilfe dieser Werte eine  $\text{NH}_3$ -Bilanz über den Gesamtzyklus aufzustellen, die dann mit der mitlaufend errechneten  $\text{NH}_3$ -Beladung verglichen werden kann, wodurch im Sinne eines selbstlernenden Regelungssystems eine Korrektur der der Rechnung zugrunde liegenden Kennfelder erfolgen kann. Dabei können

Störungseinflüsse diese Korrekturen über das zu erwartende Maß ansteigen lassen. In diesem Fall kann erfindungsgemäß eine Begrenzung eintreten und eine Störungsmeldung von der Regelung abgegeben werden. Ergeben sich jedoch nur geringe Korrekturen, so ist erfindungsgemäß eine Anpassung der Zahl der Einzelzyklen eines Gesamtzyklus in der Weise möglich, daß bei guter Übereinstimmung der gemessenen mit den berechneten Werten die Zahl der Einzelzyklen erhöht bzw. bei schlechter Übereinstimmung erniedrigt werden kann.

Eine weitere Verbesserung der  $\text{NH}_3$ -Dosierung ist erfindungsgemäß durch eine Messung der  $\text{NO}_x$ -Konzentration im Abgas möglich, da so die unvermeidlichen Fehler bei der Bestimmung dieser Konzentration und des Abscheidegrades aus den Kennfeldern vermieden werden können. Außerdem kann so der nicht unbeträchtliche Aufwand für die Ermittlung dieser Kennfelder eingespart werden. Gleichzeitig ermöglicht die Messung beider  $\text{NO}_x$ -Konzentrationen eine Kontrolle des Abscheidegrads über die Zeit, was eine Warnmeldung bei zu starkem Abfall der Abscheideleistung ermöglicht.

#### Patentansprüche

1. Verfahren zur selektiven katalytischen Reduktion von Stickoxiden aus Abgasen, vorzugsweise aus Abgasen von Kraftfahrzeugdieselmotoren unter getakteter überstöchiometrischer Zugabe von  $\text{NH}_3$  oder  $\text{NH}_3$ -freisetzenden Stoffen, dadurch gekennzeichnet, daß die getaktete überstöchiometrische  $\text{NH}_3$ -Zugabe in der Weise gesteuert wird, daß die Zugabe nach ihrem Start erst dann wieder unterbrochen wird, wenn die im Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge einen bestimmten, entsprechend den Katalysatoreigenschaften und dem Katalysatorvolumen vorgegebenen, oberen Schwellenwert erreicht hat, wobei die gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge aus der Differenz zwischen der dosierten  $\text{NH}_3$ -Menge und der abgeschiedenen  $\text{NO}_x$ -Menge, bestimmt aus der  $\text{NO}_x$ -Konzentration im Abgas und dem durchschnittlichen Abscheidegrad, berechnet wird und die  $\text{NH}_3$ -Zugabe erst wieder erneut einsetzt, wenn die in gleicher Weise bestimmte, im Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge einen vorgegebenen unteren Schwellenwert erreicht hat, wobei diese getaktete  $\text{NH}_3$ -Zugabe nach einer vorbestimmten Anzahl von Zyklen so lange unterbrochen wird, bis die, auf die beschriebene Weise bestimmte, im Katalysator gespeicherte  $\text{NH}_3$ -Menge vollständig abreagiert ist, womit ein Gesamtzyklus der getakteten  $\text{NH}_3$ -Zugabe abgeschlossen ist.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die im Abgas enthaltene  $\text{NO}_x$ -Konzentration näherungsweise aus den relevanten Prozeßparametern des Prozesses berechnet wird, in dem das Abgas entsteht, beim Dieselmotor insbesondere aus den Kennfeldern auf Basis von Motordrehzahl, Regelstangenweg und Ladedruck.
3. Verfahren nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß der durchschnittliche Abscheidegrad bestimmt wird aus Abscheidungskennfeldern auf Basis der für die katalytische Reduktion relevanten Parameter, insbesondere der Katalysatortemperatur, der Abgasmenge, der  $\text{NO}_x$ -Konzentration im Abgas und dem  $\text{NH}_3$ -Beladungszustand.
4. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der obere und untere Schwellenwert für das Zu- bzw. Abschalten der  $\text{NH}_3$ -Zugabe in Form eines Kennfeldes, vorzugsweise eines Kennfeldes in Abhängigkeit von Motordrehzahl und Abgastemperatur vorgegeben wird.
5. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die  $\text{NO}_x$ -Konzentration hinter dem Katalysator gemessen wird und die Unterbrechung der  $\text{NH}_3$ -Dosierung nach der vorbestimmten Anzahl von Zyklen nicht bis zur vollständigen Abreaktion des im Katalysator gespeicherten  $\text{NH}_3$  andauert, sondern bereits wieder eine erneute  $\text{NH}_3$ -Zugabe erfolgt, wenn ein vorgegebener Schwellenwert von der  $\text{NO}_x$ -Konzentration hinter dem Katalysator überschritten wird.
6. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Schwellenwert der  $\text{NO}_x$ -Konzentration hinter dem Katalysator nach Anspruch 5 in Abhängigkeit der momentanen Werte der  $\text{NO}_x$ -Konzentration vor dem Katalysator, der Abgasmenge und der Katalysatortemperatur bestimmt wird.
7. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Schwellenwert der  $\text{NO}_x$ -Konzentration hinter dem Katalysator nach Anspruch 5 aus dem Abscheidungskennfeld nach Anspruch 3 so bestimmt wird, daß ein bestimmter, vorgegebener Wert des  $\text{NH}_3$ -Beladungszustandes nicht überschritten wird.
8. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß über den Gesamtzyklus die  $\text{NO}_x$ -Konzentration im Abgas aus der gemessenen  $\text{NO}_x$ -Konzentration hinter Ka-



talysator, dem Abgasstrom und der zugegebenen  $\text{NH}_3$ -Menge berechnet wird und mit Hilfe dieses Rechenwertes die Berechnung der  $\text{NO}_x$ -Konzentration im Abgas nach Anspruch 2 fortlaufend korrigiert wird.

5

9. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Abscheidungskennfeld nach Anspruch 3 über die gemessene  $\text{NO}_x$ -Konzentration nach Anspruch 5 laufend korrigiert wird. 10
10. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Korrekturen nach den Ansprüchen 8 und 9 auf vorgegebene Prozentsätze von den Ausgangswerten begrenzt sind und das Erreichen dieser Grenzen gemeldet wird. 15
11. Verfahren nach den Ansprüchen 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die vorgegebene Anzahl der Einzelzyklen eines Gesamtzyklus in Abhängigkeit der Größe der errechneten Korrekturen nach den Ansprüchen 8 und 9 vergrößert oder verkleinert wird. 20 25
12. Verfahren nach Anspruch 1 und den Ansprüchen 4 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß auch die  $\text{NO}_x$ -Konzentration im Abgas gemessen wird und damit deren Berechnung nach Anspruch 2 entfällt, sowie die Berechnung des mittleren Abscheidegrades nach Anspruch 3 auf Basis der gemessenen  $\text{NO}_x$ -Konzentrationen im Abgas und hinter dem Katalysator erfolgt. 30 35
13. Verfahren nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß der gemessene Abscheidegrad über die Betriebszeit statistisch ausgewertet wird und damit ein stärkerer Abfall des Abscheidegrades über die Betriebszeit angezeigt werden kann. 40

45

50

55

5



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 93 10 1156

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
P,A	EP-A-0 515 857 (BASF AG) 2. Dezember 1992 * Spalte 2, Zeile 22 - Spalte 3, Zeile 21; Ansprüche 1-11 *	1,2,4,5,7	B01D53/36
A	WO-A-8 300 057 (CATERPILLAR TRACTOR CO.) * Ansprüche 1-23; Abbildung 4 *	1,2,7	
A	EP-A-0 277 765 (NIPPON SHOKUBAI KK) * Ansprüche 1-10; Abbildung 2 *	1,2,7	
A	DE-A-3 740 675 (KRC UMWELTECHNIK GMBH) * Spalte 1, Zeile 29 - Spalte 2, Zeile 59; Ansprüche 1-3 *	1-3,5,7,9,10	
A	DE-A-3 615 021 (RUHRGAS AG) * Ansprüche 1-12; Abbildungen 1,2 *	1-3,7	
A	DE-A-3 721 572 (JENBACHER WERKE AG) * Ansprüche 1-6; Abbildung 1 *	1-3,5,7-10	
A	DE-A-3 337 793 (L & C STEINMÜLLER GMBH) * Ansprüche 1-3; Abbildung 1 *	1,3,5-9	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 12 MAI 1993	Prüfer EIJKENBOOM T.
<b>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</b>			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument @ : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	